Jaro 14 Junio / Augusto 1962 N-roj 5/6



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.
LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA
Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Parto de la kongresfoto

Koran Bonvenon

Fremdlandaj gastoj, kolegaro kara,
ni vin salutas kun gastama ĝojo!
Al urb' kongresa en la land' hungara
kondukis vin relaro de l' fervojo
kaj kvankam nin disigas mejloj, limoj,
eĉ pli — naciaj lingvoj, moroj,
sugestas tamen sento: en la sinoj
Liberon signas — verdaj semaforoj.
La reloj ligas landon al la lando;
per ili ja trafikas homo, varo.
Kompreni, ŝanĝi pensojn Esperanto
donacas instrumenton al homaro.
Ĝi estas komponento de l' progreso,
la lingva ilo kaj kulturfaktoro;
per ĝi senpere ĉiam dum kongreso
triumfas — klara menso, nobla koro.

Klopodis ni, ke vi, gastara rondo,
kiel ĉe propra frat', hejmece fartu,
dum via resto servu vin volonto
kaj simpati' sincera gvidu, vartu!
Ni nur deziras, ke okulojn, koron
malfermu vi por vidi nin, kompreni,
ke ni oferas tempon kaj laboron
por releviĝi, nin mem suvereni.
La bildojn kaj impreson kun vi portu
kiel ĝermantan semon pri la Vero
kaj hejme simple, juste vi raportu:
Mi vidis landon en prosper', libero;
kie militaj ruboj iam altis,
viciĝas nun palaco post palaco
kaj kie jaroj eĉ jardekojn saltis,
nun rekonstruo celas: *Estu Paco!*

Julio Baghy

(El la kongreslibro)

Ĉar la nuna numero de L.I.F. estas duobla kajero, la venonta venos en oktobro. Manuskriptojn por tiu numero devos esti en la posedo de la redaktoro antaŭ la 15-a de septembro.

NIA BUDAPEŜTA KONGRESO



De maldekstre dekstren: s-ro Gróf, Julio Baghy, IFEF-redaktoro Hoen, MAV-ĝeneral-direktoro d-ro Csanádi, IFEF-prezidanto De Jong, ministro Stefano Kossa, LKK-prezidanto d-ro Backskai, MAV-direktoro Végh, IFEF-kasisto Oosterwijk, LKK-vicprezidanto Kapitány.

Ofte oni aŭdas, precipe de ne-esperantistoj, ke kongresi ĉiujare fakte ne estas bezonata. „Vidu nur la laborprogramon", ili diras. „Ĉu ĝi vere estas tiom grava, ke vi nepre bezonas aranĝi kongreson por pritrakti la koncernajn punktojn?"
Verdire oni devas pravigi tiujn homojn. Kaj se la celo de niaj kongresoj estus nur pritrakti organizajn aferojn, sufiĉus kunveni unufoje en du-tri jaroj. Por esperantistoj la kongresoj havas tute alian signifon ol por aliaj homoj. Ili bezonas la ĉiujaran eventon por ekzerci la lingvon kaj por ricevi la necesan forton daŭrigi la propagandon de Esperanto malgraŭ ĉiuj mokoj kaj kontraŭstaroj flanke de la indiferenta amaso.
Precipe la impona kongreso en Budapest kun ĝiaj pli ol mil aliĝintoj estis ne nur forta propagando eksteren, sed ankaŭ kuraĝigilo por la esperantistoj mem. Inter tiu granda amaso da samideanoj ili sentis sin feliĉaj kaj ili fieris pro tio ke ili persistis en la studado de Esperanto kaj nun apartenas al tiu granda rondo familia. Kaj reveninte hejmen il kuraĝe daŭrigas labori por nia afero.
Mi diris ke la kongreso estis forta propagandilo por Esperanto, ĉar la grandeco ĉiam imponas. Kolono de dek ses aŭtobusoj plenaj da esperantistoj vole-nevole altiras la atenton de la publiko, kaj en la daŭro de la semajno ĉiu taksiŝoforo, tram- kaj aŭtobuskonduktoro parolis pri la esperanto-kongreso. Krom tio favore raportis pri ĝi la gazetaro kaj radio, kiuj ja estas potencaj fortoj, kapablaj progresigi aŭ mortigi iun aferon. Sur la fasado de la fervoja administraciejo pendis granda propaganda tuko kaj ĉiuj stacidomoj estis ornamitaj per naciaj kaj esperantaj flagoj. Eĉ la limstacio Hegyeshalom atendis feste vestita la kongresanojn el okcident-eŭropo. Tia akcepto, kaj la ĝentila maniero je kiu la doganistoj kaj pasportkontrolistoj faris sian laboron, igis la sferon inter la kongresanoj gaja kaj esperplena.

Alveninte en Budapest la amaso rapide estis transportata al la diversaj hoteloj. La alveno de la gastoj ĉiam estas, laŭ mi, la plej nervoza momento. Streĉe la L.K.K.-anoj dum monatoj kunvenis, laboris, organizis kaj aranĝis ĉion farendan. Ili kutimis esti inter si, kiu formis etan societon, kaj jen subite jetas sin granda amaso sur tiu eta grupo. Oni devas posedi fortan nervaron por regi sin mem en tiu situacio. La amaso laca pro la longa veturado, deziras nur kiel eble plej baldaŭ atingi sian tranoktejon por iom ripozi kaj refresigi sin.
Laŭdon meritas tiu LKK kiu, kiel en Bp, en mirige mallonga tempo sukcesas konduki ĉiujn gastojn al iliaj hoteloj.
La sekvantan tagon okazis kelkaj kunvenoj, por kiuj la koncernaj delegitoj nur pene estis kapteblaj, ĉar ili staris en vico por akiri la kongresdokumentojn. Tiu eldonado daŭris tre longe, kaj okazis eĉ ke oni are atendis antaŭ fermita giĉeto. La L.K.K. serĉis solvon kaj trovis tion en la ideo sendi al ĉiuj hoteloj la dokumentojn por la tie loĝantaj kongresanoj. Tio efektive montriĝis celtrafa.
La interkonatiĝa vespero estas la plej malfacile kontentiga programpunkto. Tiu diraĵo ŝajnas stranga, ĉar simple la homoj serĉu unu la alian por babili. Tiel simpla la afero tamen ne estas. Kutime mankas sufiĉe da seĝoj kaj tabloj, kaj due la muziko tiom bruas, ke libera konversacio nur pene estas ebla. Kiu L.K.K. trovas solvon, kontentigan por ĉiuj?
Memorinde estas ke je tiu vespero la sveda delegito transdonis al la IFEF-estraro megafonon uzeblan dum ekskursoj kaj aliaj okazaĵoj en kiuj ne sufiĉas la homa voĉo sen laŭtigilo. En la pasintjara kongreso la svedaj kolegoj promesis ke ili dediĉos certan sumon por la aĉeto de tiu aparato, kies mankon oni forte sentis en la Barcelona kongreso.

Ke tiu aparato vere estas nemankipova helpilo, certe jesos ĉiu kongresano. Kolego Ŝimono Czóra bone uzis ĝin, ne nur dum la ekskursoj, sed ankaŭ en la kongresejo por informi pri kunvenoj.
La solena malfermo de la kongreso je dimanĉmateno meritas specialan atenton pro tio ke ĉifoje ni tute ne bezonis traduki la salutparoladojn de diversaj eminentuloj. Sinjoro Kossa, la ministro de Trafiko kaj Poŝto, kiu estis la ĉefa protektanto de la kongreso, alparolis la ĉeestantojn en flua esperanto, pro kio li estis forte aplaŭdata.

Knabo kaj knabino de la Junulara Fervojo transdonis al la ministro kaj la IFEF-prezidanto bukedon da floroj. La knabo en perfekta esperanto deziris al ili fruktedonan kongreson. Menciinde estas ke la solena malfermo estis televide elsendata. Ankaŭ aperis propagandcele gramafondisko kun esperantaj kantoj akompanataj de granda fervoja simfonia okestro.
La laborkunsidoj estis pli bone vizitataj ol kutime, eble pro tio ke s-ro Czóra per la megafono avertis la kongresanojn. Pri la kunsidoj mem certe raportos la IFEF-sekretario, do pri tio mi silentas. Nur mi deziras atentigi pri tio ke oni nepre ne ĝenu la prezidanton por intervjuo kun iu ajn reprezentanto de grava aŭ malgrava instanco. Por tiuj aferoj estas sufiĉe da okazo ekster la oficialaj kunsidoj. Ankaŭ la fakprelego estis bone vizitata. La temo: spertoj pri senbreĉaj fervojlinioj, ne estis speciale hungara problemo, ĉar diversaj fervojaj direkcioj jam aplikis la relveldadon en sia lando. La prelego estis tamen interesa kaj la preleganto elokvente klarigis la tuton helpe de projektitaj bildoj.
La tuttagaj ekskursoj ankaŭ bone sukcesis. La vojaĝdaŭro per la trajno estis nur kelkhora, kaj agrable interrompita per aŭtobuskaj boatveturo. En la groto de Aggtelek je nia granda surprizo la fervoja orkestro ludis „La Espero". Tio estis vere kortuŝa momento. La ekskurso al Balatono je vendredo estis samtempe la fino de la kongreso. La veterdioj, kiuj frumatene pendigis super Bp plorantajn nubojn, poste favoris nin per milda sunvarmo, kiu igis la restadon ĉe la lago eksterordinare agrabla. Estis bonega ideo de la L.K.K. elekti ĉi tiun lokon por tuttaga ekskurso. Post la manĝo estis sufiĉe da tempo por ripozi en unu el la multnombraj komfortaj seĝoj sur la granda teraso de la restoracio. Neniu nin urĝis, ĉiuj havis tempon, sed tamen ĉio iris glate laŭ la programo. Nur unu afero estis iom ĝena, nome la loterio. Tiu rabas tro multe da tempo, kaj tamen neniam kontentige funkcias. Post ĉiu kongreso restas kvanto da ne-petitaj premioj, el kio montriĝas ke la homoj ne povas, aŭ ne deziras kontroli ĉu ili gajnis ion.
Ne estas mia celo kritiki la organizintojn, sed nur atentigi pri io, kion ĉiuj LKK-oj sentas kiel inkubon. Kiu scias solvon?
Ĉio havas sian komencon kaj finon, ankaŭ nia belega kongreso.

La IFEF-prezidanto komencis sian fermparoladon per la vortoj: „Nun venas por mi la plej malfacila momento de la tuta kongreso, la momento de la adiaŭo". Per tiuj vortoj li montris ne nur sian propran animstaton, sed en ili resonis ankaŭ la sento de la kongresanoj. Ĉiuj bedaŭris ke nun finis la bela tempo al kiu ili tiom forte sopiris, sed ĝi ankaŭ vekis la deziron nepre viziti la sekvontjaran kongreson en Stoke-on-Trent.

Resume mi povas diri ke la 14-a kongreso ĉiamaniere sukcesis, dank' al la subteno kiun la organizantoj ricevis de ĉiuj flankoj, kaj pro la perfekta gvidado de la LKK-anoj, kiuj ĉiuj senescepte, centprocente taŭgis por sia tasko. Specialan dankon meritas la ministro de Poŝto kaj Trafiko por la bela kongresa poŝtmarko, kaj pro la granda favoro havigi al ĉiuj kongresanoj legitimilon per kiu ili senpage povis

veturi per la tramoj kaj aŭtobusoj en Bp, kaj per la trajnoj tra tuta Hungario.
La vojaĝoficejo IBUSZ tre fervore prizorgis ĉiujn aferojn, kaj kio estis la plej lojala: neniu bezonis antaŭpagi eĉ la plej etan sumon.
Krome ĝi surprizis la estraron kaj delegitaron per donaco de praktikaj notlibreto kaj paperujo.

KONGRESAJ FOTOJ

Al ĉiuj partoprenintoj de nia 14-a, kiuj faris belajn kaj interesajn fotojn pri la kongreso, ni afable petas sendi ekzempleron de tiuj fotoj al la neforgesebla LKK-rpezidento D-ro Stefano Backai, Arpad F 28a, Rakoshegy, Budapest XVII, Hungario.



RAPORTO PRI LA LABORKUNSIDOJ

Dum sia malferma parolado la prezidanto bonvenigis la ĉeestantojn, kiuj plenigis pli ol la duonon de la salono. „Nia anonombro nun jam proksimume dum tri jaroj ŝvebas kontraŭ la 2500" diris la prezidanto. Li instigis la kongreson varbi membrojn, por ke ni kresku super la 2500-a nombro. Li menciis, ke oni en la Esperantomovado tre ŝatas niajn kongresojn pro la bona sfero. Inter la parteprenintoj estis kelkaj fervojistaj nemembroj, kiuj do certe devos esti en nia movado, por ke nia federacio pligrandiĝu. La prezidanto instigis la nemembrojn skribi al nia sekretario pri la kontribuo kaj la pagadsistemo. Li laŭdis la bonajn jarkunvenojn de kelkaj sekcioj. Rekomendinde estas, ke la koncernaj sekcioj ensendu mallongan raporton pri la jarkunveno al nia estraro. La prezidanto ankaŭ menciis la du novajn organojn, t.e. la „JEN" gazeto de la brita sekcio kaj la „Bulteno" de la finnaj fervojistoj. Niaj svedaj amikoj donacis al ni elektran porteblan laŭtparolilon, kiu montriĝis esti ege praktika aparato dum la kongreso. Li kore dankis la svedajn donacintojn. Li tuŝis la estrarproblemon, kiu nun provizore estas solvita. Laŭdis la kongreskomitaton, kiu faris tiom multe da laboro. Ĝis nun la kongreso bonege marŝas. Starante ne memoris la mortinojn en nia movado. Ni perdis naŭ fidelajn kolegojn. La prezidanto citis la starigon de junulargrupo en nia movado, el kiu junularo devos veni novaj fortoj en niaj sekcioj. Ŝajnis al la prezidanto ĝusta vojo, ke la junularo estos junaj anoj de IFEF tiamaniere. Finfine la prezidanto atentigis la aŭskultantojn pri la granda nombro da partoprenantoj al nia kongreso, kiu preskaŭ estis kiel UEA-kongreso koncerne la aliĝnombron. Inter la **envenintaj poŝtaĵoj** troviĝis du telegramoj el Rumanio; multaj leteroj i.a. de rusa profesorino kun 3 studantinoj, de la HEFA kun koraj salutoj (ili bedaŭrinde ne povis ĉeesti la kongreson), de la veterano Hugo Steiner el Vieno, de la Universala Medicina Esperanto Asocio en Budapeŝto, de samideano el Kramodaco en Sovjetio, de la ĉefredaktoro de la Norda Prismo, d-ro Ferenc Szilágyi, de gesamideanoj el Zwickau, el Estonio kaj Orienta Germanio. Salutkartoj el Rumanio, de la Esperantogrupo en Baselo, de samideano el Kiev, de samideanoj el Latvio, Ruslando kaj Danlando, de la norvega sekcio kaj plue granda kun multaj glumarkoj ornamita salutkarto el Dečin en Ĉehoslovakio. Ankaŭ nia veterano Jan Lok, kiu pro ĉirkonstancoj bedaŭrinde ne povis partopreni la kongreson, sendis salutleteron, en kiu li esprimis sian koran dankon al ĉiuj pro la bonega

kunlaboro en ĉiuj aferoj rilate al nia movado. De la prezidanto de la nederlanda sekcio envenis letero, en kiu li deziris al ni fruktedonan kongreson. — La prezidanto konstatis, ke ĉiujare envenas pli multe da salutoj. Ĝis nun ni neniam ricevis tion multe da poŝtajoj.

Pri la **kongresraporto** de la Barcelona kongreso estis neniu rimarko.

Pritrakto de la **jarraporto de la sekretario:** F-ino Lemonnier diris, ke kelkaj membroj de la franca sekcio pagis la kotizon post la ensendado de la listo kun iliaj forstrektitaj nomoj al nia sekretariejo. Do, efektive la membronombro de la franca sekcio altiĝis iom anstataŭ ĝi malaltiĝis.

Pri **la jarraporto de la kasisto** demandis la bulgara delegito, ĉu estas necese pagi kotizon al U.E.A. kaj S.A.T. En la lasta asocio li konjektis krome politikan organizajon. La prezidanto respondis, ke ni dum la Utreĥta kongreso en 1955 decidis morale subteni aliajn Esperantomovadojn internaciajn. Krome ni ĉiujare pagas 15 guldenojn. S.A.T. ne estas politika organizajo. Pri la **raporto de la redaktoro** estis neniu rimarko.
Poste la gvidinto de la stariginta junulara grupo laŭtlegis sian raporton pri la antaŭpreparaj laboroj. El sep landoj ĉeestis 47 gejunuloj. La junularkunveno i.a. decidis, ke ĉiu IFEF-sekcio elektu komitaton por junulargrupo, ke en la organo de IFEF aperu aparta junularrubriko kaj ke la IFEF-estraro elektu d-ron Ferenczy kiel asesoron en la estraro. — La prezidanto dankis al li pro lia bona raportado kaj invitis d-ron Ferenczy en la estonto gvidi la junularan kunvenon dum niaj kongresoj. „La junularo estos en nia movado, ĉar ankaŭ la junularo bezonas Esperanton" diris la prezidanto. Kolego Giessner demandis, ĉu jam ekzistas estraro en la junularkunveno. La prez.: „Ĝis nun ni ne volas starigi estraron, nur komitaton aŭ pli bone dirite specialan gvidanton". Kol. Geroldinger rakontis ion pri la spertoj de la starigo de junulargrupo en sia urbo. Pro diversaj cirkonstancoj la junaj kursanoj ne povis viziti la nunan kongreson. Li gratulis d-ron Ferenczy kun la starigo de la grupo. Kol. Narowski avertis la kongreson, ke ĉi tiu grupo ne estu aparta sekcio apud IFEF; la junularo povos esti aparta en distraj ajoj kaj kunveno, sed poste ĉe ni. La prezidanto dankis la polan delegiton pro tiuj vortoj. Ankaŭ ĉe la estraro ekzistas la sama opinio. Kol. Giessner diris, ke oni jam spertis malfacilaĵojn en alia junularasocio, do niaj gejunuloj estu en nia mezo.
La bulgara kolegino Neli proponis, ke ni starigu apartan asocion por la fervojista junularo. La nederlanda kolego Burgler demandis, ĉu la aliĝo al la junulargrupo estas nur por infanoj de fervojistoj en nia movado aŭ ankaŭ por aliaj gejunuloj. La prezidanto respondis, ke en tiu junulargrupo estas loko ne nur por infanoj de fervojistoj, sed por ĉiuj fervojistaj gejunuloj.

En la **konciza raporto pri la redaktora** kunveno la redaktoro diris, ke ni pritaktis tie la Befajn kaj Gefajn proponojn. En tiu kunveno ni instigis la diversajn redaktorojn doni siajn opiniojn pri la proponoj. Kompreneble sen voĉdonado, ĉar laŭ la regularo la voĉdonado estas nur ebla dum la laborkunsido. Kol. Greutert ne tute estis kontente pri tiu raporto. Li volis aŭdi pli. La redaktoro kaj la prezidanto klarigis la situacion, ĉar montriĝis, ke ekestis miskompreno pri la vorto „konciza". Kol. Giessner demandis, ĉu en la estonto eble pli multe da personoj povus ĉeesti la redaktoran kunvenon, por ke ĉiuj(!) personoj estu pli bone informitaj pri la plej gravaj priparoloj. Kol. Narvala ne povis ĉeesti la redaktoran kunvenon, li diris, tamen li volis esprimi la opinion de la finna sekcio. Ili ne sentas sin kapablaj kunlabori por la unua belga propono. Kol. Szekeres volonte dezeras, ke ankaŭ la terminara kunveno okazu antaŭ la laborkunsidoj. La prezidanto rimarkigis, ke oni povos raporti pri tiu kunveno en la dua laborkunsido je merkredo. Kol. Szekeres volis ankaŭ pli pri la raporto el la buŝo de nia redaktoro aŭ alie ne indiki en la tagordo la vorton „konciza". La prezidanto respondis, ke en la estraro ne ekzistas la ideo forlasi la vorton „konciza" en la koncerna tagordopunkto.
Ankaŭ kol. Barnickel ne estis kontenta pri la redaktora kunveno, kiu finiĝis tro frue: Ne la distraj programeroj dum la kongreso estas gravaj, sed la kongreskunvenoj kaj por tiuj ĉiam mankas la tempo. Li tuŝis ankaŭ la enblempunkton. Li demandis la kongreson, kial ni ne uzas nian IFEF-enblemon en la kapo de nia organo? La prezidanto respondis, ke tiu ideo apartenas al la nova kapo-propono. Tamen la estraro volos pripensi, ke ni presigu la enblemon sur la malantaŭa flanko de nia organo. Kol. Narowski diris, ke oni dum la red. kunveno ne povis pritrakti la 6 punktojn de la tagordo, sed pro manko de tempo nur 3 punktojn, sekve la redaktoro ne povis doni kompletan raporton. Ankaŭ li volonte vidus, ke nia en la jaro 1959 aprobita enblemo estu presigata en la kapo de nia organo. La prezidanto respondis, ke ni denove volos prizorgi rondsendadon de desegnoj pri la kapo, se la redaktoroj volos kunlabori. Kompreneble nun en ĉiu desegnita kapo ne manku la enblemo. Finfine la redaktoro bedaŭris en sia parolado, ke en la menciita kunveno pro tempomanko la lastaj tri punktoj ne povis esti finlaboritaj.

La **kongresproponoj:** La unua estis akceptita; neniu kontraŭ. Pri la dua propono (la eldonado de unu L.I.F. en ĉiu sekcio) diris kolego Geroldinger, ke lia sekcio estas kontraŭ la propono, ĉar la aŭstria sekcio ne povis garantii la eldonadon. Kol. Narowski rekomendis ensendi pli da artikoloj; oni ja povas transpreni gravajn artikolojn el la aliaj gazetoj. Kol. Giessner opiniis, ke ni povus transpreni artikolojn el la sekciaj organoj. La prezidanto diris, ke ni ĝenerale ne ŝatas la ideon transpreni artikolojn, kiuj jam aperis en la landaj organoj. Poste nia redaktoro montris al la kongreso ekzempleron de la „Paco". Li aldonis, ke eĉ granda lando ne tiel bone sukcesis interesan gazeton. Laŭ li la plej grava afero en tiu ĉi BEFA-propono estas la ensendado de artikoloj. Ne la sendado de mono por la preskostoj, ĉar tio prizorgos IFEF. Ankaŭ pro la formato estus pli bona, ke la presigo kaj la eldono restu en unu lando, en tiu ĉi kazo en Nederlando. Kolego Bürger havis la saman opinion kiel la kolegoj Narowski kaj Giessner. Mem reciproke transpreni artikolojn estus bona, li diris. La prezidanto respondis, ke ni povos fari escepton por tre gravaj artikoloj. La bulgara delegito volonte vidus, ke L.I.F. restu kaj ke ni provu plibonigi nian organon. Ĉar neniu estis por la propono, ĝi estis malakceptita.

Antaŭ la pritakto la prezidanto klarigis la sencon de la tria propono kaj eĉ donis ekzemplon. Kol. Walder opiniis, ke ĉiu landa sekcio mem zorgu pri la membrovarbanto en sia propra lando. Kolegino Lemonnier havis la saman ideon; ŝi aldonis, ke laŭ la BEFA-propono eĉ simpatianto povus ĝui la profiton, se li estus nur dum unu jaro simpatianto. Krome oni ne povus akcepti tion multajn gastojn senpage. Kol. Rebiĉek tuŝis la financan problemon koncerne la valutoj de la orientaj landoj. Li malrekomendis la proponon. Neniu estis por la propono. Do, malakceptita.
La kvara propono temis pri la apero de ĉiuj protokoloj en unu L.I.F. Kolego Hoogendijk opiniis, ke la tempo por presigi ĉiujn protokolojn en la junia numero estos tro mallonga. Eble la redaktoro povos presigi resumon de ĉiuj kunvenoj en la unua L.I.F. post la kongreso. Kol. Giessner menciis, ke la fakprelega teksto jam estas preta. Ĝi povus esti enpresigita en la junia numero. Plue li diris, ke ĉiu kongresraporto restu aktuala. Kiel eble plej baldaŭ presigi. Neniu kontraŭ la propono. Akceptita.
Pri la kvina propono (fervojaj prospektoj) demandis kolego Narowski, ĉu temas pri prospektoj konsistantaj el diversaj numeroj ekz. ampleksaj prospektoj. En tiu kazo la pola sekcio ne povos forsendi ilin al aliaj landoj pro la altaj kostoj (ekz. la horaro). Kolego Gimelli opiniis la saman. Kolego Giessner diris, ke temas precipe pri fervojaj prospektoj, kiuj ĝenerale ne estas tiom ampleksaj kaj abundaj kiom la vojaĝ- kaj urbfaldfolioj. En la horaro oni povus preni la esperantajn paĝojn por la forsendado, li diris. Kolego Walder diris, ke la svisa sekcio nur timas la kostojn por aĉeti tiom multe da horaroj. La sendadkostoj ne estas grandaj. La propono estis akceptita. Neniu kontraŭ.
Post tio estis pritraktataj kelkaj proponoj de la pola sekcio, kiuj erare estis senditaj al la LKK en Budapesto antataŭ al la IFEF-sekretario. La unua temis pri ŝanĝo de la nomo: „Internacia Federacio Esperantista Fervojista" en „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio". La franca delegitino diris ke ni jam priparolis tion en la delegitarkunveno.
La prezidanto jesis tion, sed tamen nun ni priparolas la aferon por ĉiu. Ni, kiel estraro, estas ne kontraŭ la propono, nur ni bedaŭras la skribpaperojn kaj kovertojn, kiujn ni antaŭ nelonge aĉetis. El la kongreso venis voĉoj, kiuj preferis priparoli la nomŝanĝon en siaj rondoj. Laŭ la peto de nia prezidanto la pola delegito reprenis la proponon.

Pri la dua pola propono (membropagado) la przidanto i.a. diris, ke tiu ĉi sistemo ne taŭgas por nia federacio. Ĉiu IFEF-membro, escepte la honormembroj, devas pagi la kotizon. Nian organon ili ricevas senpage. Ni kiel estraro malrekomendas tiun proponon. Neniu estis por. Do, malakceptita.
Pri la tria pola propono (IFEF estu ankaŭ menciata en la dua parto de la UEA-jarlibro) ni ne bezonis diskuti, ĉar intertempe jam estis presigita nia movado en la dua parto. Akceptita.

La kvara pola propono temis pri la fondigo de „Printempa Universitato kun faka ĉefprelego kaj diversaj mallongaj prelegoj el fervojaj servoj kaj vivo presotaj en la landa bulteno kaj en L.I.F. „Ĉu tiu propono estas io por la fakprelega komitato?" demandis la prezidanto. Verdire ni ne rajtas preni la nomon „Printempa Universitato". Pli bone estu, daŭrigis la prezidanto, ke ni klopodu plibonigi la altecon de niaj fakprelegoj. Al la estraro ŝajnas, ke ni iras en tro granda vesto, kiam ni almetas la menciitan nomon. Kol. Narvala diris, ke ni bezonas terminaron en la fakprelega komitato, kun kiu ni estas netute preta. Kolego Barks rekomendis la helpon de la UNESCO por la fakprelego. Kolego Ritterspach diris, ke ni bezonas fakulojn. Dum niaj prelegoj ankaŭ la aŭskultantoj mankas. La prezidanto konsilis, ke oni serĉu kontakton kun kolego Giessner, kiam oni havas ideojn. Kolego Narowski petis presigi la fakprelegon en L.I.F. La prezidanto en sia resumo konsilis malakcepti tiun proponon, ĉar nun ni havas la bonojn fortojn kompari belan fakprelegon. Malakceptita.
Pri la kvina pola propono (la ellaboro de

unueca modelo de informtabuloj) diris la prezidanto, ke ni kiel dungitoj ne povas decidi pri la formo kaj la koloro de tiu tabuloj, nur la direkcio povos fari tion. Li malrekomendis la proponon. Poste la pola delegito reprenis la prononon.
Antaŭ pritrakti la sekvantan punkton de la tagordo la prezidanto proponis, ke la kongreso sendu telegramon al la ministro de trafiko kaj poŝto, en kiu ni esprimos nian dankon pro la afabla akcepto de nia kongreso. Aplaŭde akceptita.

La kolega Ritterspach donis **koncizan raporton** pri la terminara kunveno. Li i.a. menciis, ke la U.I.C. aldonos novan seslingvan vortaron. Ankaŭ en kelkaj landoj oni eldonos duan vortaron en pli ol du lingvoj. La terminara komitato daŭrigas sian laboron. Daŭros ankoraŭ kelkajn jarojn ĝis nia laboro estos finita. La kunveno malakceptis la proponon eldoni post mallonga tempo libreton kun la jam kontrolitaj terminoj. La prezidanto dankis kolegon Ritterspach pro tiu raportado.

Pri la **fakprelega kunveno** koncize raportis kol. Giessner. Li jam interkontaktis kun kolego Barks pri la temo de la prelego en Stoke-on-Trent. La unua temo eble estos „ŝarĝvagonoj sur la reloj kaj sur la stratoj, la dua eble temos pri ŝarĝvagonpramoj.

La naŭa punkto: **La estrarelekto.** La prezidanto sciigis la longreson, ke ĉiuj estraranoj akceptis resti en la estraro, kun la rimarko ke nia kolego Lok nur volos reveni kiel dua sekretario. Sen voĉdonado la kongreso akceptis la novan estraron, kiu nun konsistas el De Jong, prezidanto, Poptie, 1-a sekretario, Lok, 2-a sekretario, Oosterwijk, kasisto kaj Hoen, redaktoro.

Kiel **kaskontrola komitatano** estis elektita nia kolega Van Leeuwen.
La konflikta komitato estis denova reelektita.

Kolego Barks invitis la kongreson veni **la sekvontan jaron** al Stoke-on-Trent en Anglio. Li menciis, ke la urbestro de Stoke-on-Trent sendis salutleteron al nia kongreso kaj la urbestro esperas vidi multajn esperantistojn en sia urbo en la jaro 1963. Pro la fakto, ke la belga delegito ne ĉeestis, ni ne povis elekti provizoran kongreslokon por la jaro 1964.
La bulgara delegito donacis nome de la bulgara sekcio kvar **esperantajn librojn al la** estraro. La sama delegito atentigis la kongreson pri la UEA-kongreso venontjare en Sofio. Li instigis la kongresanojn ankaŭ partopreni tiun kongreson. Kolego Gimelli invitis la kongresanojn ankaŭ partopreni al la 33a itala kongreso en San Benedetto del Tronto. Li sciigis al la kongreso, ke la ministro de eksterlandoj aferoj en Italio subvenciis la iradon de la kongresanoj al la Budapeŝta kongreso. Kolego Narowski laŭdis la junulargrupon, kiu estis tiel fervora. Ili certe devos havi sian propran grupon en la internacia fervojista movado. Li menciis, ke ankaŭ nefervojistoj partoprenis nian kongreson. Ni ne lasu aliĝi amase la neforvojistojn al niaj kongresoj, li avertis. La prezidanto respondis, ke ni lasu tiun aferon al la prudenteco de la L.K.K. Kolego Michel proponis presigi la kongresfoton sur la titolpaĝo ne nia organo. La redaktoro respondis, ke la sugesto estas bona. Se estos ebleco, mi faros tion. Kolego Michel memoris la malfacilaĵojn pro la forsendado de la kongrestabuloj. Li sugestis fari duan kolektaĵon. Tro granda laboro, respondis la prezidanto, kiu post tio komencis sian mallongan fermparoladon. El la dek kongresproponoj estis tri proponoj akceptitaj, kvar malakceptitaj, du reprenitaj kaj unu estis superflua.
Nome de la estraro la prezidanto dankis la aŭskultantojn pro la ĉeesto kaj la intereso. En la sekvonta jaro ni esperos renkonti unu la alian denove en sukcesplena kongreso.

Protokolis: Johano P.

NIA FAKPRELEGO EN BUDAPEŜTO

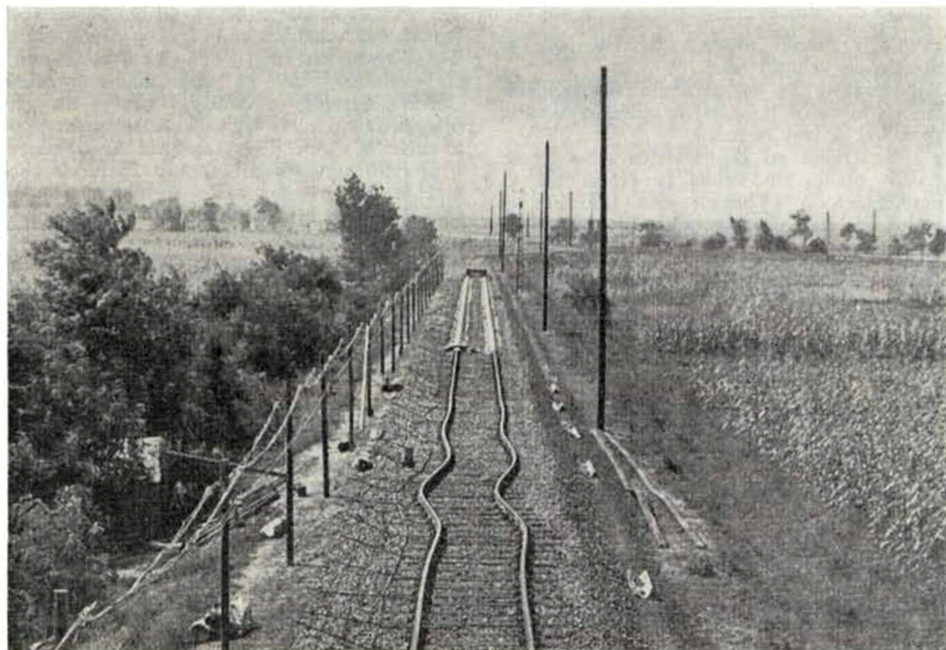
Laŭ la kongresprogramo ankaŭ ĉi-jare estis aranĝita fakprelego dum la IFEF-kongreso. La gastlando estis elektinta la temon: „Evoluo de longrelaj kaj senbreĉaj trakoj en Hungarujo". Ĝojige alta nombro da aŭskultantoj kolektiĝis en la salono por aŭdi la prelegon, faratan de Inĝ. Boronkay. Kiel kutime, la teksto nacilingve estis verkita de fervoja fakulo kaj esperantigita de sperta esperantisto, poste kontrolita laŭ terminaraj vidpunktoj flanke de la Terminara Komitato kaj finpreparita de LKK.

Kompreneble la temo ne estis speciale hungara, ĉar la problemo de relveldado okupadas ĉiujn fervojojn plimalpli forte, kaj ekzistas landoj en kiuj jam delonge kaj multe pli amplekse ol en Hugario la relveldado estas praktikata. Tamen la temo estis sufiĉe interesa por ĉiuj kongresanoj, ĉar ĉiu pasaĝero dumvoje mem povas konstati la diferencon inter la kutimaj kaj la velditaj reloj.
Inĝ. Boronkay prezentis la prelegtekston en bonkonprenebla, ĝuste akcentita maniero, klarigante ĝin per lumbildoj.

Post la prelego okazis diskutado, en kiu partoprenis sep personoj. Inter ili estis kelkaj, kiuj substrekis la ekonomian flankon de la relveldado, precipe koncerne la pozitivajn konsekvencojn por la rulanta materialo.
Bedaŭrinde ankaŭ ĉi-jare kelke da kolegoj post komenciĝo de la prelego eniris en la salono, ĝenante preleganton kaj aŭskultantojn. Estus pripensinde kaj dezirinde, ke estontece la pordoj estos fermataj kiam la prelego komenciĝos, por eviti tiajn maldecajn konduton kaj impreson. Laŭ la kongresregularo kaj laŭ niaj modestaj rimedoj principe nur estas eble, helpe de la prelego informi kaj progresigi la kongresanojn, kiuj konsistas el gefervojistoj de ĉiuj rangoj kaj ĉiuj fakaj direktoj. Por ili ĉiuj la prelego devas esti interesa. Dua celo estas, post la kongreso, helpe de la en LIF publicita teksto ankaŭ informi la tutan membraron. Tria celo estas, helpe de la resumoj donitaj al la redaktoroj, ebligi la publikigon de tradukitaj resumoj en nacilingvaj fakrevuoj kaj aliaj gazetoj, ne por prezenti al niaj administracioj aŭ al fakuloj ion novan — kion ni cetere ne kapablas — sed por ĉiam denove pruvi la taŭgecon de Esperanto por internaciaj konferencoj.
En la venonta kongreso en Stoke-on-Trent antaŭvideble okazos fakprelego pri la trafiko inter la britaj insuloj kaj la kontinento helpe de specialaj pramvagonoj.

Gi.

EVOLUO DE LONGRELAJ KAJ SENBREĈAJ TRAKOJ EN HUNGARUJO



Enkonduko
Antaŭ ol la ĉi-jara faka prelego estos prezentata, la aŭskultantoj respektive postaj legantoj estas petataj atenti kelkajn ĝeneralajn frazojn, kiuj povas faciligi la komprenon de la cetera teksto.

Sidante en trajno, aŭ starante apud trajno preterrapidanta, ĉiu pasaĝero certe jam aŭdis la monotone ritman klak-sonadon de la radoj sur la reloj kaj ankaŭ konscias pri la kaŭzo: la reloj de niaj trakoj konsistas el pli-malpli longaj pecoj, laŭlonge kunmetitaj helpe de

relo-splintoj (eklisoj). Ĉar la reloj pro ŝanĝo de temperaturo somere dilatas (plilongiĝas) kaj vintre maldilatas (kuntiriĝas), oni lasas malgrandajn breĉojn inter la reloj ĉe la muntado. Pro la skuado de la radoj tiuj breĉoj ne povas esti pli larĝaj ol 2 cm. Ĉe mezeŭropaj temperaturkondiĉoj tiun 2-centimetran breĉon tute plenigas ordinara 11 metrojn longa relo. Pli longaj reloj (ĝenerale nomataj „longreloj"), somere tute kunkreskas kaj la plilongiĝo estas malhelpata. Tiel estiĝas dilatfortoj en la reloj, kiuj povas atingi ĝis 70 tunoj en ordinaraj reloj. Ilin oni devas kompensi per la relfiksiloj kaj per la ŝpaloj en la balasto.
Jam en la unuaj jardekoj, post la konstruado de fervojoj, ekestis ĝeneralaj klopodoj malmultigi la breĉojn, ĉar la diversaj formoj de relkunigoj ne alportis la atenditajn rezultojn. Pro tio ekzistis fervojoj, kiuj klopodis malpliigi la relbreĉojn per longaj reloj. Tiun ĝustan iniciaton, respektive la uzadon de longaj reloj, limigis la fabrikado de reloj, ĉar la longeco dependas de la rellaminatado.

Veldado de reloj

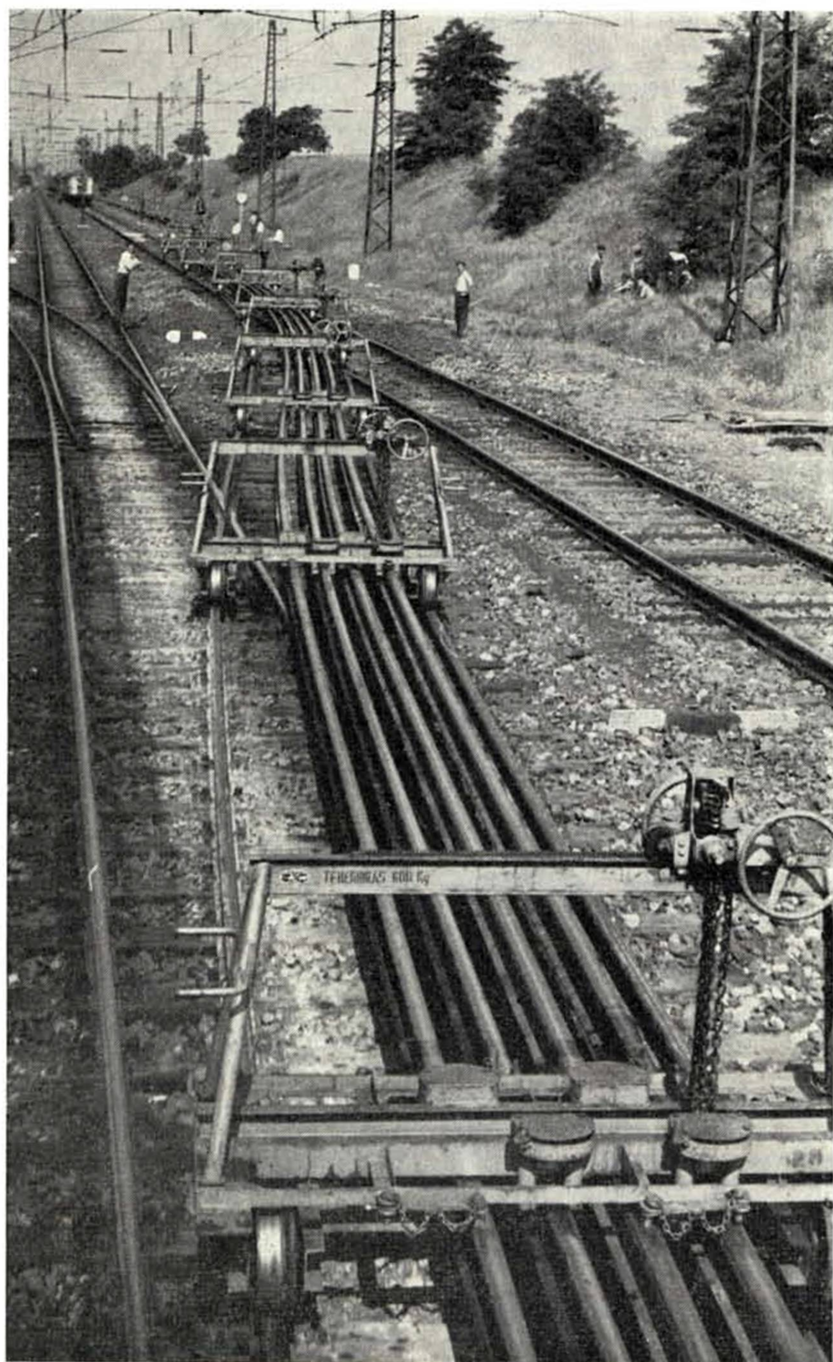
Gravajn rezultojn alportis tiurilate nur la aplikado de velditaj reloj.
Estas konate, ke la germano Goldschmidt ellaboris metodon taŭgan por veldado de reloj ankaŭ laŭ uzinaj metodoj.
La urba tramo en la germana urbo Essen estis la unua, kiu veldis la relojn laŭ la Thermit-metodo (Thermit estas miksaĵo el metaloksido kaj alumina pulvoro). Tiuj reloj estis enpavimitaj kaj sekurigitaj kontraŭ la danĝera deformiĝo en varma temperaturo.
Depost 1910 la plej multaj elektro-tramoj en la tuta mondo aplikas tiun metodon, por senbreĉigi trakojn.
Tute alia estis la situacio ĉe la fervojo. En tiu tempo la alfiksado de la reloj ne havis ankoraŭ definitivan metodon kaj sekve de tio facile okazis deformiĝoj. Tial estis bezonataj zorgemo kaj singardema ĉe la veldado por la relparoj, libere kuŝantaj sur ŝpaloj. Jen la ĉefa kaŭzo, pro kio la senbreĉigo evoluis sufiĉe malrapide ĉe la fervojoj.
Doktoro Wilhelm Ahlert, direktoro de la firmo „Elektrothermit" en Essen, okaze de Internacia Kongreso en Budapeŝto (1960) emfazis, ke la MÁV, t.e. la Hungaraj Ŝtatfervojoj, estis la unuaj inter la Fervojoj, kiuj veldis relojn por longigo per termita metodo. Estas konate el la sama prelego de doktoro Ahlert, ke en Germanujo la Fervojo de Meklenburgo veldadis relojn per la sama metodo jam en la jaro 1910.
Komence, inter la iniciatintoj estis la MÁV, kiuj konstruis trakojn el longaj reloj por eksperimentado.
Tiucele ĉe la Orienta Stacio en Budapeŝto oni kunveldis relojn 48, 60, 72 kaj 96 metrojn longajn el reloj de tipo "I" pezantaj 42,8 kg-ojn ĉiumetre.
Krom en la trako de stacia ĉeflinio, ankaŭ en la flanka trako de stacio oni enkonstruis relparojn 150 metrojn longajn el malnovaj, uzitaj reloj "c"-tipaj pezantaj po 34,5 kg-ojn ĉiumetre.
Tiuj reloj estis velditaj en jaro 1904. La breĉojn ĉe la relfinoj oni trifoje mezuris ĉiutage.
Laŭ la atesto de mezuradoj, ripetitaj en la jaro 1906, troviĝis nenio eksterordinara koncerne la breĉojn kaj stabilecon de la trako. Estas evidente, ke la iniciato en nia lando estis kuraĝa kaj aŭdaca. Ĉi tiu agado ja okazas antaŭ 57 jaroj, en tempo, kiam estis uzataj nur simplaj subrelaj sidplatoj por la relfiksado, krome, la normala longo de reloj estis nur 9 kaj 12 metroj.
Atestas la antaŭvidon kaj iniciatemon de niaj estimindaj antaŭuloj, ke ili kuraĝis konstrui trakon el tiel longaj reloj, en epoko, kiam estis firma konvinkiĝo ĝenerala pri la neceso de breĉo-teorio, pro la fizikaj leĝoj.
La menciitaj longaj reloj restis samloke ĝis 1931. Poste el parto de ili, 46 ĝis 54 metrojn longaj, oni konstruis alian trakon de la stacio. Tie ili restis kiel taŭgaj ankoraŭ dum 20 jaroj.
La veldistoj de la menciita entrepreno „Elektrothermit" produktis velditajn, do senbreĉajn relojn en la trako, konstruita sur ponto super la rivero Tisza, apud la urbo Szeged. Tiuj reloj servis sur la ponto 28 jarojn, kaj kiel ĉe la Orienta stacio en Budapeŝto, ili estis forigitaj nur okaze de ĝenerala ŝanĝado al alia — pli peza reltipo.
Malgraŭ la favoraj spertoj, la hezitemuloj — ĉar tiaspecaj homoj troviĝis en ĉiu tempo — sukcesis akceptigi normigitan rellongon.
Sekve de tiu decido la normala longo de velditaj reloj estis 24 metroj por kelka tempo. Pro la unua mondmilito kaj postaj okazintaĵoj, prokrastiĝis la relveldoj kaj samtempe la vasta aplikado enlanda de longreloj ĝis la jaro 1926. En tiu jaro denove komenciĝis grandskala relveldado Thermit-metodo en nia lando, kiun interrompis nur la mondkrizo, komenciĝinta en la jaro 1932.

La hungara teknika literaturo bedaŭrinde ne notis la nomojn de tiuj unuaj bravaj hungaraj inĝenieroj, kiuj estis la pioniroj de longrelaj trakoj en la komenco de la nuna jarcento. Sur tereno de la senbreĉigo poste akiris neforgeseblajn meritojn Dro Jozefo Nemesdy-Nemcsek kaj Dro Ludoviko Ruzicska. Ĉi-okaze ni fiere memoras ankaŭ pri tio, ke Dro Nemesdy-Nemcsek publikigis sian studon pri la fortorilatoj de longrelaj trakoj en la grava fakrevuo, „Organ" jam en la jaro 1928. Per tiu grandioza studo la inĝeniera genio hungara anticipis tre multajn naciojn.
Dum la jaroj 1926—1929 multloke en la lando

oni konstruis relparojn en kaj ekster stacioj per longaj reloj de 24 ĝis 96 m.
En la jaro 1931 la unuan fojon oni konstruis trakon 200 metrojn longan el novaj reloj pezantaj 48,3 kg-ojn ĉiumetre. Ĉe la finaĵoj de la reloj oni aplikis dilataparaton projektitan de la hungaro Csillèry. Per apliko de tiu aparato estas certigita kontinua senskua trairo por la relveturiloj ĉu vintre, ĉu somere.
Favora avantaĝo de la aparato de Csillèry estas, ke la dilatiĝantaj relfinaĵoj estas prilaboreblaj el normalaj reloj. Tiun aparaton oni povas apliki ĉe iajn temperaturo, eĉ ĉe kunligo de relparoj 120 metrojn longaj pro la konvena reguligo de la pintreloj. Sekve de tio ĉesos la devigaj cirkonstancoj, kiujn oni devas konsideri ĉe la longrelaj trakpartoj alfiksitaj per eklisoj koncerne la neŭtralan temperaturon.
Ni devas mencii ĉi tie, ke la MÁV uzas laŭdevige termometrojn por reloj ekde la jaro 1931. Per la enkonduko de tiu procedo, kiu okazis samtempe ankaŭ ĉe la germanaj fervojoj, ni anticipis eĵ landojn, kiuj havis tiutempe la plej modernajn fervojojn. La aplikado de tiuj termometroj ebligis precize konstati la fortorilatojn ĉe la malhelpita dilatado de la reloj.
Por esti fidelaj al la faktoj, ni devas mencii, ke la MÁV ekde 1933 krom la Thermit-metodo elprovis ankaŭ aliajn metodojn kaj manierojn por relveldado. Tiel ankaŭ la diversajn gas-, kaj elektroarkajn veldadojn. La plej favorajn rezultojn tamen donis la aluminiotermika veldado laŭ la Thermit-metodo. Prefere ni uzas tiun ĉi metodon ĉe la fervojlinioj eĉ nuntempe; kvankam ni akiris konvenajn spertojn ankaŭ per la elektrorezistanca veldmaŝino „Taŭrus" uzata ĉe la rumanaj fervojoj.

En la jaro 1935 la hungaraj fervojlinioj havis 203 kilometrojn da longrelaj trakoj.
Grandan avantaĝon signifas, ke la senbreĉa relvojo estas teknike ekonomia kaj helpas treege la komfortan vojaĝadon. Tiuj avantaĝoj post 1950 instigis la hungarajn fakulojn okupiĝi pri konstruado de trakoj el sinsekve velditaj senbreĉaj longaj relpartoj. La efektivigon multe malhelpis la fakto, ke nia lando, eĉ ĉe la unuarangaj ĉeflinioj, la distanco inter la ŝpaloj estas 77 centimeroj. Tie, kie la ŝpaldistancoj estas tiel grandaj, kaj kie troviĝas tiel alta diferenco de temperaturo, senbreĉajn trakojn nenie oni konstruis. Nome en Hungarujo estas ofta diferenco de 90—100 gradoj de Celsius inter la reltemperaturoj.
Malgraŭ la supraj problemoj, tamen estis farita en la jaro 1956 la unua senbreĉa trako en la ĉeflinio Budapeŝt-Debrecen inter la stacioj Hajduszboszló, kaj Ebes, en la dekstra trako. Oni konstruis ĝin el reloj, antaŭe kunvelditaj je 48 metroj. La distanco inter la ŝpaloj estis 60 centimetroj. La kunveldadon de la tuta linio efektivigis ĉeĥoslovakaj fervojistoj.
Ĉar niaj trakoj estas konstruitaj je 77 centimetraj ŝpaldistanco, tial ni devis okupiĝi pri nova esplorado. Ni devas konfesi, ke la evoluo malfacile progresis pro la manko de eksterlandaj spertoj kaj nekono pri karakterizaĵoj de la trako, ekzemple: la inercia momanto, la mezurdetaloj pri la long- kaj transversdirektaj rezistoj ĉe la trakbazo. Eĉ lasante inter la ŝpaloj distancon de 77 centimetroj ni konstruis 20 kilometrajn trakojn dum la jaro 1957 en la diversaj partoj de la lando alfiksante diversmaniere la relojn. La spertoj pri tiuj trakoj pravigis la kalkulojn, kiujn ni faris konsiderante ankaŭ la eksterlandajn teknikajn studojn.

Intertempe ni konstruis instalaĵojn, necesajn por la relveldado helpe de elektroarko. Estis preparita kaj instruita taĉmento (roto) da veldistoj por tiu speciala laboro. Ni enkondukis novan varianton de aluminio termika relveldado, tiel nomatan: „intergisan" formon, kiu ebligis la termitveldadon ankaŭ ĉe reloj estantaj en libera trako. Krom tio estas konstruita en la urbo Gyöngyös uzineto, kiu veldas per elektro-rezistanco. Tie okazas laŭuzine sinsekva veldado de reloj 96, post 120 metrojn longaj. Pro tio ni solvis ankaŭ la transportadon de 120 metraj reloj per fervojaj vagonoj. Ni utiligis la eksterlandan fakliteraturon kaj ellaboris teknologion konvenan al niaj cirkonstancoj, por konstrui senbreĉajn trakojn kaj kunveldadi la relojn estantajn en la uzataj fervojlinioj. Laŭ la teknikaj spertoj la MÁV en 1958 ekkonstruis senbreĉajn trakojn iom pli aktive.
En la jaro 1959 ni sukcesis malaltigi la labortempon de veldado sur eksterstaciaj trakoj per enkonduko de „rapidveldado". Per tiu metodo du personoj pretigas po unu kunveldon dum kvaronhoro.
Por esplori kaj pruvi la teknikajn karakterizaĵojn de la senbreĉaj trakoj, ni komencis eksperimentadojn, per kiuj ni povis konstati la premisojn kaŭzantajn la deformiĝon de tiuj trakoj (vidu bildon n-ro 1). Proksime al Budapeŝto, apud stacio Hatvan, ni konstruis du prov-etapojn de relvojo. Inter tiuj etapoj ni faris mezurojn por konstati la trako-rezistadon. La liberaj finaĵoj de la provreloj estis ligitaj. La 192 metrojn longajn etapojn poreksperimentajn oni varmigis per elektrohejtado, ĝis kiam ili deformiĝis. Tiuj mezurindikoj ĝenerale pruvis niajn kalkulojn pri la stabileco de la trako. Similajn seriojn da eksperimentoj ĉe tiel longa relvojo, ni ankoraŭ renkontis nenie kaj neniam. La rezultoj, kiuj vekis la atenton kaj intereson eĉ de la fakuloj eksterlandaj, meritis ilian rekonon. La eksperimentojn efektivigis la Budapeŝta Scienca Esplorinstituto Fervoja, laŭ iniciato de la Fervoja Ĉefsekcio de la Ministerio de Poŝto



kaj Trafiko, helpe de koncernaj sekcioj de la Teknika Universitato Budapeŝta. Apud la stacio Hatvan oni faris esplorajn eksperimentojn ĉe trakoj, konstruitaj per lignaj kaj per betonaj ŝpaloj.

Betonaj ŝpaloj

En Hungarujo armitaj betonŝpaloj estas uzitaj ĉie jam ekde komenco de la nuna jarcento. Nuntempe troviĝas pli ol 5 milionoj da betonaj ŝpaloj en niaj trakoj. Niaj spertoj de pli ol duonjarcento estas favoraj. Estontece ni produktos kaj uzos ekskluzive betonajn ŝpalojn por la konstruado de niaj fervojaj linioj.. La pasintan jaron preskaŭ miliono da betonŝpaloj estis bezonataj en Hungarujo. Ĉe la konstruado de senbreĉaj relvojoj ni uzas nur betonŝpalojn, armitajn per streĉitaj dratoj. La produktado de betonŝpaloj havas tradiciojn en Hungarujo. Nuntempe ni liveras eĉ al multaj landoj kompletajn fabrikinstalaĵojn por betonŝpaloj.

Konstruo de senbreĉaj trakoj

Koncize ni ŝatus konigi la praktikajn solvojn de niaj problemoj. Ili ne estas simplaj kaj pli-malpli diferencas de metodoj, aplikataj en aliaj landoj. Ni komencu ĉe la teknologio de konstruado de senbreĉaj reloj en unutrakaj linioj.
Preskaŭ la tuta fervojretaro estas unutraka en nia lando. La traklaborojn ni devas fari dum la trafiko. Por specialaj laboroj ni povas interrompi la trafikon ĝenerale po 2-3 horojn laborperiode. Dum la daŭro de l'unua trafikinterrompo oni forigas la malnovan trakparton. La relparoj estas flankenpuŝataj dekstren-maldekstren de la laborloko. Poste oni forigas la ŝtonbalaston, platnivelas kaj kompaktigas la subkonstruaĵon. Tion fininte oni remetas la malnovan balastmaterialon kribre purigitan en dikeco de 12-15 centimetroj sur la trakbazon. Tion sekvas la kompaktigo de la balasta tavolo per rulbloko. Fine la malnova trakparto denove kaj provizore estas allokigata por la trafiko. La rulblokon oni fortransportas helpe de speciale plat-vagono rulanta sur la ĵus lokigita trako.
Dum la sekvanta laborfazo (trafikinterrompo) la malnova trakparto estas denove forigata, levata, kaj transportata per la portikarganoj. Pretiginte la duan tavolon de balasto, oni faras novan kompaktigon. Sur la preparitan trakbazon estas metataj la 24 ĝis 36 metrojn longaj relpartoj, kiuj estas nomataj „gastreloj, aŭ migrad-reloj". Oni fiksas ilin antaŭe al la novaj definitivaj ŝpaloj en proksima stacio, kie okazas la antaŭlaboroj kaj preparoj.
Dum la intervalo de la unua kaj dua trafikinterrompo oni zorge alĝustigas la definitivajn betonŝpalojn, plenformas la ŝtonbalaston kaj la trakon dum la trafiko. Dum la tria trafikinterrompo oni anstataŭas nur la gastrelojn per definitivaj reloj 360 metraj. La kunveldo de tiuj longreloj okazas antaŭe ĉe la preparstacio kaj ili estas liverataj per portik-arganoj al la laborloko (bildo n-ro 2). Post la relŝanĝo oni kunveldas ankaŭ la novajn longrelojn por fari ilin pli longaj kaj senbreĉaj en la trako. Memkompreneble la lastan laborfazon oni efektivigas ĉe neŭtrala temperaturo. Estas menciinde, ke la malaltan arganon, kiu servas por transporti la 360 metrojn longajn relojn, perfektigis la Ĉehoslovakaj Fervojoj (CSD) el la reltransportilo, konstruita de Adalberto Csztonyi, eksdirektoro de la Hungaraj Ŝtatfervojoj. La konstruado mekanikigita, kiun ni konigis, prosperas bonege.

Laboroj sur dutraka linio

Kunigante la laborfazojn de la unua kaj dua trafik-interrompoj, ni aplikas la saman metodon ankaŭ ĉe la trakrenovigo de dutrakaj linioj. Sur la trako destinita por la prilaboro estas ĉesigata la trafiko. Poste komenciĝas la laborfazoj sammaniere kiel ĉe la unutraka senbreĉigo. La diferenco estas nur tio, ke la komencita laboro daŭras seninterrompe. Okaze de la renovigo ankaŭ tie oni faras provizoran trakon el „gastreloj", sur kiu veturas vagonaroj transportantaj la necesan materialon kaj konstruantojn. Samtempe tiuj vagonaroj kompaktigas la novan surstrukturon. Laŭ tiu ĉi metodo teknika oni levas kaj transportas la 360 metrojn longajn relojn same per malaltaj arganoj. Nuntempe jam estas mekanismoj konstruitaj speciale por la ŝanĝo de la longreloj.

Sur tiuj fervojlinioj, kie eblas certigi ankaŭ plilongan trafik-interrompon, tie oni veldas la relojn en la trako mem. Ni kunveldas ankaŭ uzitajn relojn, estantaj en trako. Se la relfinaĵoj estas eluzitaj, plej konvena estas la elektroarka veldado. La metodo taŭgas bonege. Dum la pasintaj 3 jaroj ne okazis eĉ unu difektiĝo.

Ni povas transporti relojn, fervoje, maksimume 120 metrojn longajn. Tiujn relojn oni kunveldas per elektro-rezistanca veldigilo en la uzino. trovĝanta en la urbo Gyöngyös. La mekanikigita, daŭra relveldado, aplikata en uzino, multe plaĉas al la fakuloj. La uzino veldas relojn ĉu novajn ĉu uzitajn. La veldotajn relojn oni grupigas en apartaj lokoj. Sinsekvas la bezonataj laborfazoj (relsegado, alĝustigo de la relfinaĵoj, veldo, traboro, ktp.) de la reloj novaj kaj malnovaj. La kunvelditajn longrelojn oni metas sur vagonojn pere de speciala instalaĵo, kiun inventis la hungaro Varga.

Veldado de „ĝemelbreĉoj"

Ĉe la aluminiotermika veldo ofte estiĝas pli granda breĉo ol 12-14 milimetroj. Tiam oni aplikas la veldon per duobla dozo de veldmaterialo, kaj tiel oni ŝparas konsiderindan labortempon. Oni nomas tiun procezon "ĝemelbreĉa veldo". Ĉi tiun labormetodon ni povas uzi ankaŭ sur linioj, kie estas densa trafiko. La spertojn tiurilatajn ni ricevis de l'entrepreno „Elektrothermit" en Essen, Germanujo. Novan problemon donis la kunveldado de trakkrucajoj kaj aliĝreloj de la trakforkoj. Ties veldon ni solvis dum la pasintaj jaroj per nova maniero, per du samtempe faritaj veldoj. Ĉe la senbreĉaj fervojlinioj estas kunveldítaj ankaŭ ĉiuj krucajoj kaj aliĝreloj. Per tio ni atingis kontentigajn rezultojn ekonomiajn.

Fortorilatoj aperantaj en la reloj sekve de temperatur-variado

Tre gravan rolon havas la fortorilatoj en la reloj. Ni esploris la ekstreman temperaturon de la reloj, krome la interrilaton de la rel- kaj aertemperaturoj. Por tio en diversaj partoj de la lando, sur eksterstaciaj trakoj, en ĉiu dua horo ni mezuris la temperaturon de la reloj en lokoj, kie nek estas ombro, nek blovas vento, kaj la aeran temperaturon en ombro. Laŭ la ĝisnunaj rezultoj ni povas konstati, ke la temperaturo de reloj en granda varmo somera superas la aertemperaturon, mezuritan en ombro eĉ je 20-21 gradoj de Celcius. Dum la vintro kontraŭe, la reltemperaturo falas 2-3 Celsius-gradojn pli malalta ol la temperaturo de la aero. Konsiderante la maksimuman kaj minimuman temperaturon de la aero, mezuritan de la Meteorologia Instituto, ni devas kalkuli en Hungarujo +65 kaj —35 Celsius-gradajn ekstremajn temperaturojn. La neŭtrala temperaturo do estas +15 C gradoj. Ĉe la kontaktigo de senbreĉaj longreloj la relfinojn ni kunligas ĝenerale per eklisoj, escepte specialajn kazojn.

Novaj taskoj

Ĉe longaj kaj rektaj trakpartoj — konstateble pliiĝas la horizontala, t.n. „serpentuma" moviĝado de la relveturiloj. Por elimini nedezirindan moviĝon, la fervojaj fakuloj planas iomete malpliigi la ŝpuron. Tiurilataj mezuroj, faritaj sur eksperimentaj trakpartoj — mallarĝigitaj 2-3 mm-jn — pruvas nian teorion. Cetere ĉiuj niaj eksperimentoj, faritaj de kvin jaroj, konfirmas ankaŭ la eksterlandajn spertojn dekjarajn. Estas decidite plimultigi niajn senbreĉajn fervojliniojn, kiuj estas eksterordinare ekonomiaj kaj havas plurajn aliajn avantaĝojn.
Fine de 1961 ni havis pli ol 1100 kilometrojn da senbreĉaj trakoj. Ni decidis konstrui pliajn 400 kilometrojn en ĉiu jaro. Fine de 1965 ni havos preskaŭ 3.000 kilometrojn da senbreĉaj trakoj. Pro tio la plej granda parto de niaj ĉeflinioj estos senbreĉigita.

Postnoto: Kun fotobildoj kaj desegnaĵoj prezentis tiun prelegon inĝeniero Ladislao Boronkay en Budapeŝto la 10an de majo 1962 dum la 14a IFEF-kongreso.

LA REDAKTORA KUNVENO

La IFEF-redaktoro, kolego Hoen, malfermis la kunvenon per kelkaj bonvenigaj vortoj. Li esprimis sian ĝojon ke tiom multaj sekciaj reprezentantoj kaj gastoj el diversaj landoj per sia ĉeesto montras sian interesiĝon pri la redaktoraj laboroj.

Ĉar la tagordo estis sufiĉe ampleksa, kaj la tempo limigita, li proponas tuj transiri al la punkto: pritrakto de la kongresproponoj pri L.I.F. La unua venis el Belgio, kiu deziras ke ĉiu landa filio de IFEF klopodu akiri subvencion ekde 1963 por la eldonado en propra lando de unu Internacia Fervojisto po jare.
Ĉar bedaŭrinde ne ĉeestis delegito de BEFA por buŝe komenti la proponon, restis ne-klare ĉu oni deziras tute prizorgi unu numeron — do laŭ propra gusto koncerne formaton kaj tipografan prizorgadon ktp — aŭ cu tio povas okazi laŭ la nuna procedo, kaj ke la respondeca lando sendu nur la manuskriptojn kaj la monon.

El la vasta diskutado konkludiĝis ke nur Polio vidas eblecon eldoni unufoje jare nian organon, kaj ke ĉiuj deziras ke la presado okazu en Nederlando.
La IFEF-redaktoro proponis ke ni daŭrigu kiel ĝis nun. Li tamen pretas dediĉi grandan parton kaj eĉ tutan numeron al unu lando, ekz. okaze de fervoja jubileo aŭ alia grava evento. Oni bezonas sendi al li nur la materialon.
La propono de GEFA, entenanta la deziron aperigi ĉiujn oficialajn raportojn kaj protokolojn pri la kongresoj en la tuj post la kongreso sekvonta numero de la IFEF-organo, havis ĉies aprobon.
Kolego Hoen diris ke tiam la junia numero de LIF prokrastiĝos unu monaton, ĉar li kutime devas longe atendi antaŭ ol ĉiuj raportoj kaj protokoloj estas en lia posedo.
La aliaj punktoj de la tagordo pro tempomanko ne povis esti pritraktataj, el kio montriĝas ke iel lamas la organizado de tiu faka kunveno. Ne eblas, kaj ankaŭ ne konvenas esplori ĉi-loke la kaŭzon, sed volonte la redaktoro revenos al ĉi tiu problemo en alia numero de nia bulteno.

TERMINARA KUNVENO

La Terminara Komitato kunvenis lundon, la 7-an de majo 1962 posttagmeze. Ĉeestis kunlaborantoj el 12 landoj, nome el Britujo, Bulgario, Ĉeĥslovakio, Danio, Finnlando, Francio, Germanio, Jugoslavio, Nederlando, Pollando, Svedio kaj Svislando.

La gvidanto en sia raporto informis pri la stato de la laboro, same la diversaj landoj raportis. Resume la gvidanto konstatis, ke baldaŭa fino de la laboro ne estas antaŭvidebla. Plie ni ne plu povas esperi, ke iam UIC, la Internacia Unuiĝo de la Fervojoj, siaflanke publikigos tiujn fakvortojn, kiujn nia Terminara Komitato nun tradukas, nek kiel aparta kajero, nek kiel unu plia lingvo-rubriko apud la ceteraj rubrikoj de la 5lingva Ĝenerala Leksikono. La planoj de UIS estas eldono dua de la Ĝenerala Leksikono venontan jaron kun 6 lingvoj, nome la franca, germana, angla, itala, hispana kaj nederlanda. La enhavo de tiu dua eldono estos pli granda kaj multloke korektita kompare kun la unua eldono. Ankaŭ la kodnumeroj, sur kiuj baziĝas nia ĝisnuna laboro, estos aliaj. Al tiu dua eldono aperos paralelaj eldonoj en Pollando kaj Svedio, eble ankŭa en Sovjetunio kaj Ĉinio.
Vole-nevole ni devos do denove transiri al alia bazo de nia terminaro, sed nur post du jaroj. Pro tiuj malfavoraj cirkonstancoj la gvidanto proponis la baldaŭan eldonon de malpli ampleksa terminareto por la praktika uzo de nia membraro, sed tiu propono **ne** trovis la aprobon de la ceteraj komitatanoj.
Laŭ tiu decido la Terminara Komitato daŭrigos sian laboron fintraduki en Esperanton la Ĝeneralan Leksikonon de UIC.
La provo, praktike diskuti kaj decidi pri opaj fakterminoj en la dumkongresa kunveno de la TK komplete fiaskis, sed la viglega partopreno en la diskutado bone evidentigis al ĉiuj ĉeestintoj, kontraŭ kiaj malfacilaĵoj niaj tradukantoj devas batali. En formo de referendumo oni daŭrigos tiun komencitan laboron kaj venontjare dum nia kongreso la TK decidos pri tiu nova labormetodo.

Gernot Ritterspach

LA JUNULARAJ ARANĜOJ DUM LA 14-a IFF-KONGRESO

La 5-an de majo vespere je 19.00 h. JUNULARA RENKONTO AMIKA.
Partoprenis pli ol 40 gejunuloj. D-ro Imre Ferenczy salutis la ĉeestantojn, inter ili polajn, aŭstrajn, francajn, germanajn kaj hungarajn fervojistajn gejunulojn. D-ro Ferenczy konigis la junularajn programojn dumkongresajn. Poste komenciĝis la babilado, interkonatiĝo. Okaze de la junulara renkonto Inĝ. Stefano Gulyás (Hungarujo) proponis, ke estu elektata kelkmembra komitato por helpi la junularajn programojn dum la Kongreso. Oni elektis en tiun ĉi komitaton: Jozefo Szabó, D-ro Imre Ferenczy (Hungarujo), Arlette Bole (Francujo), Greta Gössl (Aŭstrujo) kaj Marinov Ljubomir (Bulgarujo) gejunulojn.

La 6-an de majo vespere okazis la ŝippromenado de la junularo sur la Danubo. Post duhora amika kunestado finiĝis la agrabla programo.

La 7-an de majo posttagmeze okazis la JUNULARA KUNVENO de la 14-a IFEF-Kongreso. Ĉeestis 47 gejunuloj el sep landoj (Aŭstrujo, Bulgarujo, Francujo, Hungarujo, Jugoslavujo, Pollando, Svisujo).
Inĝ. Stefano Gulyás malfermis la kunvenon, poste D-ro Imre Ferenczy prezidanto de la Junulara Komitato de la hungara IFEF Sekcio faris parolon pri la problemoj kaj taskoj de la Fervojista Esperantista Junularo. Li menciis, ke la 1-a laborkunsido de IFEF jam parolis pri la fondo de la junulara grupo, kaj tiu laborkunsido proponis, ke estu elektota persono, kiu zorgos pri la fervojista esperantista junularo. La ĉeestantoj pridiskutis la temon kaj decidis jene:

„Ni, la partoprenantoj de la Junulara Kunveno de nia 14-a IFEF-Kongreso — pritraktis la problemojn kaj taskojn de la Fervojista Esperantista Junularo. Ni konstatis, ke la aktiveco de la fervojista junularo en Esperanto-movado kreskis en la lastaj jaroj. Tiu ĉi fakto postulas jam ian organizan formon por la junularo en la kadro de IFEF.
Ni proponas, ke la Estraro de IFEF elektu kaj komisiu respondeculon nome: D-ron Imre Ferenczy (Hungarujo) por organizi la fervojistan Junularan movadon.
Ni proponas, ke ĉiu landa IFEF-sekcio elektu Junularan komitaton. La tasko de la Komitato estas: organizi la junularan movadon fervojistan en la kadro de la landa IFEF-sekcio. Ni proponas kunlaboron kun ĉiuj junularaj organizoj esperantistaj. En la oficiale organo de IFEF estu aparta junulara rubriko."

La 10-an de majo je la 17.00 h. okazis la junulara dancvespero: „NIA JUNULARO DANCAS". La programeroj estis: deklamado, dancoj prezentitaj de la Fervoja Eduklernejo de Békéscsaba, harmonika muzikaĵo, poste dancado. La programon organizis hungara junulara aktivulo Jozefo Szabó. En la programo partoprenis kun muzikaĵo De Faveri Ferando (Svisujo).

d-ro Imre Ferenczy
junulargvidanto de IFEF

LA PERCEPTADO DE KOLOROJ

Eblas ke la homo subite perceptas kolorojn erare. La esploroj pri la kaŭzo de la akcidento ĉe Harmelen estas regataj de la demando: kial la maŝinisto de la trajno el Utrecht neglektis la flavan avertlumon kaj la ruĝan danĝersignalon? Racie pensante oni ja devas kredi ke la signaloj efektive montris flavan kaj ruĝan lumojn.

Estis nebule, la trajno malfruis 20 minutojn. Ceteraj informoj pri la 120 km/h veturanta trajno mankas. El la esploroj montriĝis ke la trajno tuj antaŭ la akcidento forte bremsis, el kio oni povas konkludi ke la maŝinisto (tro malfrue) konsciis ke li faris eraron.

Sed ĉu estis eraro? Aŭ ĉu estis homa malperfektaĵo?

Akceptante ke la kaŭzon de la akcidento oni ne devas serĉi sur la teknika, sed sur la fizika tereno, tiuj ĉi du ebloj: eraro aŭ homa malperfektaĵo, devas esti severe distingataj. Tio precipe validas kiam temas pri perceptado kaj nomado de koloroj. Kaj do ankaŭ pri koloraj (avert) lumoj. Kiam iu — kondukisto, ŝoforo aŭ motorbiciklisto — vidas ruĝan lumon kiel verdan kaj ne haltas, li ne eraras, sed estas viktimo de iu malperfektaĵo, kiu povas havi ĉiajn kaŭzojn, fremdajn al „kulpo". Tiu diraĵo estas malpli stranga ol ĝi ŝajnas. Okazas ja, ke normalaj observantoj (kompreneble ni esceptas daltonismulojn) ofte eknomas kolorojn erare. La kaŭzoj ankoraŭ estas malklaraj: la psikologio de kolorperceptado ne estas jam sufiĉe prilaborita.

Ne nur la koncerna lumimpreso ludas rolon, sed ankaŭ la situacio en kiu la obesrvanto troviĝas. Ĉi tiu situacio povas esti influata de aliaj objektoj en la apudeco de la kolora lumo, sed ankaŭ la propra spirita stato je la momento de la perceptado. Aŭ pro ambaŭ faktoroj.

Ĉion tion ni aŭdis en la Instituto por Percepto-Esplorado en Eindhoven. Percepto-esplorado estas la studo pri la fenomenoj, kiuj sin anoncas sur la limregiono inter la homo kaj la ekstera mondo. La instituto estas komuna entrepreno de Philips kaj la Teknika Altlernejo en Eindhoven. La direktoro estas prof. dr. J. E. Schouten. Li diris al ni: „Ni volas scii kio okazas inter, unuflanke la perceptado de homo, kaj aliflanke lia, sekve de tiu perceptado faritaj agadoj". Parto de tiu, ĉefe sur eksperimentoj kun provpersonoj bazita esploro, koncernas la vidkapablon.

En la laboratorio de prof. Schouten okazis foje ke iu kun tute normalaj okuloj, sub certaj cirkonstancoj, interŝanĝis „ruĝa" kaj „verda". Ankaŭ ni submetis nin al la koncerna provo. Travidebla miniatur-ŝaktabuleto kun 64 kvadratoj kuŝis antaŭ ni en mallumo. Dum dekona sekundo du fakoj fariĝis respektive ruĝaj kaj verdaj, dum tri aliaj lumis flavaj. La tasko estis diri post tiu dekona sekundo, kiuj fakoj estis estintaj ruĝaj, verdaj kaj flavaj. Ni sukcesis montri kelkfoje la ruĝan kaj verdan senerare, kaj — aparte de tio — la flavan. Ĉiujn kvin kvadratojn nomi ĝuste en unu fojo, estis jam pli malfacile.

La supre nomita provpersono povis tion ankaŭ. Sed kelkfoje li interŝanĝis ambaŭ ĉefkolorojn; poste li denove nomis ilin senerare. Malgraŭ ĉiuj klopodoj absolute fiksi la cirkonstancojn, la devio ne estis antaŭdireble ripetebla. Oni nur scias ke tio foje subite povas okazi. La ŝaktabuleto donis ankoraŭ ion alian. Se oni ne avertinte prezentas al iu, krom la ruĝan kaj verdan, ankaŭ la flavan koloron, li ofte respondas la demandon: kiuj koloroj ĉeestes kaj kie ili troviĝis, senerare. Se oni tamen antaŭe diras al li ke li devas atenti pri la koloroj kaj ties lokoj, li eraras pli facile. Verŝajne pro tio ĉar li devigis sin al senerara perceptado.

Prof. Schouten cetere akcentas ke nia povo transvidi situacion en unu vido, estas pli limigita ol ni opinias: sur ŝaktabulo ni ekz. povas nomi korekte maksimume tri kovritajn kvadratojn. Ne pli, sen eraroj.

En la laboratorio estas ankoraŭ kelkaj aliaj eblecoj por klarigi la malperfektecon de la homa okulo. En koridoro pendas fadenoj kun globetoj. Il povas moviĝi nur en unu edro. Tio estas klare videbla.

Kiam la observanto per unu okulo rigardas tra sunokulvitro, li klare vidas ke la globetoj moviĝas elipse. Efektive ili ne faras tion, sed oni image vidas tion, ĉar la lumo, reflektita de la globetoj en unu okulo iom malrapidiĝas. La plej miriga tamen estas la kolormozaiko. Unu sub la alia troviĝas flava, flav-blu-bloka kaj blua strioj. En la supra estas divers-

koloraj kvadratoj. Tuj sub ĝi troviĝas ŝtonetoj en ekzakte la samaj koloroj kiel en la aliaj strioj. Ĉiu observanto tamen ĵurus ke tiu sama koloro en la subaj strioj estas kelknuance pli malhela, hela, flava aŭ blua. Ankaŭ la kaŭzoj de tiu efekto estas nur parte konataj. La surradio de la apudaj koloroj eble ludas rolon. Krome tiuj kontrastoj estas influataj de psikologiaj faktoroj. Ni vidas la objektivan realecon subjektive, kaj sur tiu bazo ni decidas. Ofte decido kaj ago devas sekvi unu la alian en malpli ol sekundo. Estas klare ke ĉi ĉio en la praktiko havas diversajn konsekvencojn. Nia perceptado estas — kiel dirite — kunfiksata de ĉiaj ne, aŭ apenaŭ konataj motivoj. Aŭtomobilisto, kiu rapidegas pro tio povas vidi ruĝan trafiklumon pli rapide ŝanĝiĝi en verda, ol iu kiu ĉiam havas tempon. La sama aŭtomobilisto povas, dum li veturas al rotondo, ne transvidi la tutan tiean situacion. Li ofte opinias ke li tamen kapablas tion, sed tiam li trompas sin mem. Li ekz. nevole kombinas sian sperton en la pasigo de aliaj rotodoj kun la nuna situacio. Li verŝajne scias kion li povas atendi, kaj tial li vidas ĝin tia. Ofte tiu „anticipaĵo" montriĝas ĝusta, sed ankaŭ povas okazi la malo. Cirkonstancoj kiel ekz. nebulo havas forte konfuzigan efikon. La nebulo disigas en siaj miriadoj da akvogutetoj la lumon, kies intenseco pro tio por la observanto forte reduktiĝas. Ju malpli forta la lumo, des malpli facila estas ĝia eknomado. Flava povas, kun tre malalta intenseco, esti varie eknomata. Ĝi povas aspekti oranĝkolora, aŭ verda.
Se la alrapideganta maŝinisto aŭ ŝoforo pro iu ajn kaŭzo volonte vidas la lumon verda, aŭ se li atendas ke ĝi estas verda, li efektive povas ĝin vidi tia. Kun ĉiuj ĝiaj konsekvencoj.

(El la nederland ĵurnalo „De Telegraaf")

GRANDEGA LANDO KAJ NUR UNU FERVOJO

Tri faktoroj decidas pri tempo ka direkto de la ekonomia disvolviĝo en Siberio: transporto, energio kaj virforto. Ĉiuj tri estas necesaj por la ekspluatado de la latentaj riĉaĵoj en ĉi tiu kontinento, kaj ĉiuj tri kaŭzas multe da zorgoj al la regionaj kaj lokaj respondeculoj. Koncerne la transporto, la 9296 km longa fervojlinio, kiu interligas Leningrad kaj Wladiwostok, ankoraŭ ĉiam estas la kerno de Siberio.
Jam meze de la pasinta jarcento grafo Murawjef, la viro kiu kiel vic-reĝo respondecis pri la aneksado de la Amurvalo, faris la unuajn prokjektojn. Dum du jarcentoj malaktivis la rusa ekspansio al la oriento, post kiam en 1689 la rusoj kaj ĉinoj por la unuafojo en la historio fiksis komunan landlimon. En la jaroj kvardek de la pasinta jarcento scienca ekspedicio konstatis ke la ĉinoj tute neglektis la al ili apartenantan Amurvalon. Tsaro Nikolao kaptis ĉi tiun okazon por deklari la Amuron rusa rivero. Murawjef rapidege okupis la grandegan regionon (kaj rajtis post tio aldoni al sia nomo „Amurski"): en 1858 li fondis Khabarovsk (nomo de iu kozakestro, kiu en la deksepa jarcento venkis la ĉinojn) kaj du jarojn poste la senglacian havenon Wladiwostok.

La ĉevalo

La kontaktoj kun Eŭropo estis memkompreneble primitivaj: per ĉevalo oni bezonis pli ol duonan jaron por atingi la novakiritajn posedaĵojn. Daŭris tamen ĝis 1891 antaŭ ol oni povis komenci kun la konstruo de fervojlinio. Plialtiĝo de la rusaj grenprezoj tamen ekonomie permesis per multekosta fervojo transporti grenon el Siberio.
Mirige rapide la malfacilaĵoj koncerne distancon kaj klimaton estis venkitaj kaj komence de 1900 la kontakto kun la Pacifika Maro estis fakto. Komence la plej granda rapideco estis ne pli ol 24 kmh, kaj la unutraka linio ofte kaŭzis prokrastadon. Malgraŭ tio oni en malpli ol tridek tagoj povis atingi la orientan bordon de la imperio.
La revolucio de 1917 kaj precipe la posta interna milito havis terurajn konsekvencojn, kaj la fervojlinio estis preskaŭ tute detruita. Liu Sjao-tsju, la nuna ĉina prezidanto kaj partigvidanto, antaŭ nelonge priskribis la cirkonstancojn sub kiuj la fervoja transporto devis okazi, jarojn post kiam finiĝis la interna milito. Li skizis sian unuan pilgrimadon al Moskvo kaj rakontis ke la pasaĝeroj mem dumvoje devis haki lignon por nutri la lokomotivon.

Elektrigado

La pliperfektigado kaj plivastigado de la fervojo post tiu tempo regule progresis kaj du trionoj de la distanco, ĝis post la Baikallago, estas elektrigitaj, tiel ke oni bezonas nur dek tagnoktojn por trapasi la senfina dezerton. Siberia fervojreto fakte ne ekzistas. Nur la Sudsiberia fervojo, kiu dum dumil km iras paralele al la Transiberia, kaj kiu devas malŝarĝi la trafikon inter la metal-industria centro de la Uralo kaj la karbobaseno ĉirkaŭ Nowosibirsk.
La Baikal-Amur-Magistralo, troviĝanta sur

multaj geografiaj kartoj, simple ne ekzistas, escepte la unua parto, kiu post sepcent km, ie ĉe Lena, perdiĝas en la praarbaro. Tion oni povas facile konstati, kiam oni flugas de aŭ al Jakutsk. Aertrafiko estas por la plej multaj urboj kaj vilaĝoj la nura maniero por ebligi la kontakton kun la cetera mondo.

Nemankipova

Se la Transsiberia fervojo estas la kerno, tiam Aeroflot, la ŝtata aertrafikentrepreno, estas la karno kaj sango kiuj unuigas la grandan vastecon. En la daŭro de la jaroj tiu entrepreno efektive montris sian necesecon. Kun milo da flugmaŝinoj oni en ĉiaj veterkondiĉoj kvazaŭ lude-malzorge operacias. La okcident-orient-interrilato estas sur internacia tavolo kaj estas distancoj (ĝis 3000 km), kaj de la plej nova pliakiraĵo de la rusa aerentrepreno la Tupolef 114 por la longaj distancoj (9000 km sen-interrompo).
Precipe tiu lasta flugmaŝino estas grava vid-indaĵo, tiel laŭ proporcio — 220 pasaĝeroj kaj dekhoma ekipo — kiel laŭ la motortipo. La aviadilo nome havas kvar tre fortajn motorojn (15.000 ĉp), kiuj ĉiuj havas du pelŝraŭbojn, turniĝantajn en inter si kontraŭa direkto, pro kio ĝi atingas rapidecon de plus-minus 800 kmh.

(Tradukita el la nederlanda ĵurnalo „Algemeen Dagblad")

FERIO-RESTADO EN "DE LEEMKULE" NEDERLANDO

Jam dum dek sinsekvaj jaroj la grupo Zwolle de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda (FERN) organizis feriosemajnon por fervojistoj en la feriodomo „De Leemkule". La celo de tiuj restadoj estis unue: propagandi Esperanton inter eksterlandaj kolegoj, kaj due: havigi al ili agrablan ferion. Por atingi tion la organizantoj bezonis la helpon de kolegoj-esperantistoj en diversaj landoj. Tiuj helpantoj konigis la feriorestadon inter siaj kolegoj, korespondadis kun la prizorgantoj en Zwolle, kaj fine kunvojaĝis kun la grupeto kiel interpretisto.
Dum tiuj dek jaroj la nombro da partoprantoj pli kaj pli grandiĝis. En 1961 ĉeestis 100 gekolegoj el Aŭstrio, Francio, Germanio, Nederlando, Svedio kaj Svisio, el kiuj multaj jam por la dua aŭ tria fojo.
Laŭ informoj diverslandaj kontentiga nombro da ili komencis la studadon de Esperanto, ĉar ili persone spertis ĝian utilon.
Ankaŭ en IFEF-kongresoj ni jam vidis gekolegojn, kiuj lernis Esperanton post vizito al „De Leemkule".
Ankaŭ ĉijare oni aranĝas feriorestadon, sed por kontentigi la gekolegojn kiuj prefere ferias por ripozi kaj ĝui de la naturo, ĝi ĉifoje daŭros dek kvar tagojn, nome de la 9-a ĝis la 22-a de septembro
En la unua semajno okazos promenadoj en la ĉirkaŭaĵo kaj malgrandaj ekskursoj per aŭtobusoj kun ĉiuvespere danc- aŭ koncert-muziko aŭ filmo. En la dua semajno oni faros la kutimajn grandajn ekskursojn per aŭtobusoj kaj en la lasta estos vizito al Amsterdam.
la kostoj estas: por la unua semajno 45 ned. guldenoj, kaj por la dua semajno 70 guldenoj (inkluzive tranokto en Amsterdam). Tiuj kiuj volas resti unu semajnon kaj kelkajn tagojn, pagas potage 6,50 guldenojn.
Plurajn informojn vi petu ĉe: T. M. Blauw, Begoniastraat 2, Zwolle, Nederlando.

GEOGRAFIA SEMAJNO EN DANLANDO

Ĵus antaŭ la Universala Kongreso en Kopenhago okazos populartema Geografia Semajno (28-7—4-8), malfermo por ĉiuj kun intereso por ĝeneralaj, geografi-rilataj aferoj. La semajno estos agrabla mikso de prelegoj, ekskursado, ripozo kaj gaja somerumado en tipe dana altlernejo: Husmandsskolen apud Odense. Dum la antaŭtagmezo estos prelegoj, posttagmeze vizitoj, ekskursoj aŭ ripozo, kaj en la vespero distra programo kun demanda forumo, filmoj, diapozitivoj, sonbendoj kaj diskutoj. Krome aperos Parolata Geografia Revuo, kiu konsistos el raportetoj, travivaĵoj de la partoprenantoj mem, tiel ke la programo certe kontentigos ĉiujn tute sen konsidero al profesio aŭ kvalifikoj.

Detalajn informojn volonte donos: Poul Thorsen, Dyblandsvangen 7, Kopenhago, Danlando.

Kunlaborantoj serĉataj por:

IL-MAŜINA TERMINARO

Preskaŭ ĉiutage aperas novaj il-maŝinoj kaj estas grave, ke ni Esperantistoj klopodu havi nomojn kaj priskribojn de ili, senprokraste. S-roj Rosher kaj McLennan en Britujo iniciatis pro tio la kompiladon de IL-MAŜINA FAKTERMINARO kaj alvokas al kunlaborado laŭ jena maniero:

Unua celo estas traduki la „Index to Classifications" de la „International Guide des Machines, Appareils, Outils et Industrie Atomique", ĉiujare eldonata de la Oficejo por Industria Dokumentado en la lingvoj franca, germana, angla, hispana, itala, kaj rusa. La eldoneja direktoro jam konsentis pri tio kaj oni povas esperi, ke niaj tradukoj estos aldonataj, kiel plia lingvo, al la ĉiujara eldonaĵo.

Dua celo estas uzi la nomojn aŭ priskribojn de la ĉefaj maŝinoj kiel bazon por la starigo de IL-MAŜINO TERMINARO kun difinoj kaj, se eble, ilustraĵoj.

Por certigi, ke la nomoj kaj difinoj estu internacie aprobitaj, la iniciatantoj deziras la kunlaboron de fakuloj spertaj kaj pri la speciala fako kaj pri Esperanto. La laboro estos longdaŭra kaj okazos ĉefe per korespondado. Ĝi okazos en kunlaboro kun la Terminologia Centro de ISAE. — Por ekscii pliajn detalojn, bonvolu turni vin al s-ro K. McLennan, 3, Lower King's Avenue, Exeter (Devon), Anglujo.



EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ

Grava nova dokumento

Libro Esperanto en Komerco, 105 paĝa, bele broŝurita, enhavanta: antaŭparolo de direktoro Wensing (Philips, Eindhoven), 80 raportoj de firmaoj el la tuta mondo pri uzo de Esperanto en iliaj komercaj rilatoj.
Eldonas ĝin la Esperanto-Rondo-Crailsheim, Germanio. Poŝtkesto 4440. Prezo: gm. 1,50 plus afranko.

Scienca Revuo
Eldono de Internacia Scienca Asocio Esperantista aperas kvarfoje jare. La duobla kajero de volumo 12-a entenas krom multaj interesaj sciencaj artikoloj, ankaŭ indekson de la sciencaj, teknikaj kaj ceteraj fakvortaroj en Esperanto. Oni povas aboni la revuon pere de multaj landaj delegitoj kaj ĉe la ĉefredaktoro: M. Ĝivoje, Gornji trg 31/II, Ljubljana 13, pf. 18, Jugoslavio. Unu jarabono kostas 30 steloj.

Nova Faldborŝuro de Malmö
Skribu en Esp. al Malmö Turisttrafikförening Malmö, Svedio kaj petu la Esp-lingvan eldonon, kiun oni senkoste sendos al vi.

Kiu scias . . .
la adreson de D-ro Hamman Rich, la eltrovinto de la malsano: „Fibrosis Pulmonar", kiu laŭ onidiroj loĝas en Germanio?
Ni petas tion por kolego-samideano en Hispanio, kiu suferas pro tiu nova malsano. La tieaj kuracistoj diras ke ĝi estas mortiga, ĉar ili ne scias kontraŭrimedon. Eble D-ro Hamman Rich povos helpi.
Tiu, kiu do scias lian adreson bonvolu konigi tion al: Jaime Miro, Str. Rosendo Nobas No 27, 1e, 1a, Barcelona 5, Hispanio.

Radio Varsovio
disaŭdigas ĉiutage de la horo 16.30 ĝis 17.00 laŭ la mezeŭropa tempo duonhoran programon en Esperanto sur jenaj ondoj: 25,28, 25,42, 31,01, 31,45, 31,50, 41,18, 42,11 kajn 249 m.
La programoj estas tre variaj kaj pritrakta interalie politikajn, sociajn, ekonomiajn, kulturajn problemojn. Krom tio ĉiutage novaĵoj el Pollando kaj el la mondo. Ĉiujn aŭskultantojn oni petas sendi rimarkojn koncernantajn la enhavon kaj la formon de la disaŭdigoj kaj ankaŭ ilian aŭdeblecon. La adreso estas: Pola Radio, Esperantaj Disaŭdigoj, Varsovio, Pollando.

NI RICEVIS

Disko por perfekta prononcado (blua etikedo)
Sur la unua flanko s-ro Dario Rodriguez de Madrido prononcas serion da vortoj, entenantaj ĉiujn literojn de la esperanta alfabeto kaj ĉiujn litergrupojn, kies ekzakta prononco povas prezenti malfacilaĵon por iu lingvistika grupo. Sekve venas frazoj rilatantaj al la lingvo mem kaj al la vivo de D-ro Zamenhof.
Sur la dua flanko s-ino Emilija Lapenna de Zagrebo legas tekstojn, kiuj diskonigas la francan Kulturdomon de la Esperantistoj (Kastelo Grezijono) kaj rakontas pri la Universala Kongreso en Marseille.
Tiu nerompebla disko mikrokanela 45 t.m. certe ricevos la saman sukceson kiel la antaŭa. Ĝia prezo estas kvar novaj frankoj (por afranko aldunu 20 c). Por distingi ĝin de la unua disko, vi povas nomi la koloron de la centra ronda etikedo: **Hele blua.** La unua disko, kiun vi nomu: **Verda,** ankaŭ ĉiam estas aĉetebla. Mendu ĉe: Editions Françaises d'Eperanto, Rue P. Vergnes, MARMANDE (France).

La Marvirineto

Tiu ĉi plej ŝatata fabelo de Hans Christian Anderson aperos esperantlingve ĉe eldonejo KOKO, okaze de la 47-a Universala Kongreso de Esperanto en Kopenhago. Estas tre luksa eldono kun multaj kolorilustraĵoj, presita en limigita kvanto. La prezo de tiu eksterordinara libro estos 15.— d.kr. = 30 steloj.

ESPERANTO-KALENDARO POR 1962

2-7 ĝis 15-9
Someraj okazaĵoj en Kastelo Grésillon, Baugé (M-et-L) Francujo. Petu detalan programon.

20 ĝis 27-7
Internacia feriosemajno, organizata de la grupo "Bona Stelo", 31 Rue Pêcherie, ROMANS (Drôme), Francujo.

28-7 ĝis 4-8
15-a kongreso de Kristana Esperantista Ligo Internacia en la semajno antaŭ la U.K. en Kopenhago. Informojn donas: F-ino Tini Putto, Bennekomseweg 20, Ede (Gld), Nederlando.

4 ĝis 10-8
SAT-kongreso en Vieno, Aŭstrio.

4 ĝis 11-8
U.E.A.-kongreso en Kopenhago, Danlando.

12 ĝis 19-8
Sveda Somera Semajno en Frostvallen.

18-8 ĝis 2-9
Tutmonda ekspozicio de poŝtmarkoj en Praha, Ĉeĥoslovakio.

2 ĝis 8-9
Feriosemajno sur Oberbalmberg apud Solothun, Svislando. Detalan programon vi petu ĉe kolego Hans Hunkeler, Esp.-Poŝtfako 417 AARAU, Svisio.

10 gis 22-9
Dekkvartaga feriorestado en „De Leemkule", Nederlando. Petu informojn ĉe kol. T. M. Blauw, Begoniastraat 2,, Zwolle, Nederlando.

Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando